

平成 2 7 年度

第 5 回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

日 時：平成 2 8 年 2 月 1 9 日（金）

1 0 : 0 0 ~

場 所：千葉国道事務所 2 0 2 会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶（千葉国道事務所長）

3. 出席者の紹介

4. 議 事

（1）京葉道路の渋滞対策について

（2）一般道における渋滞対策の状況

（3）その他

5. 閉 会

（配付資料）

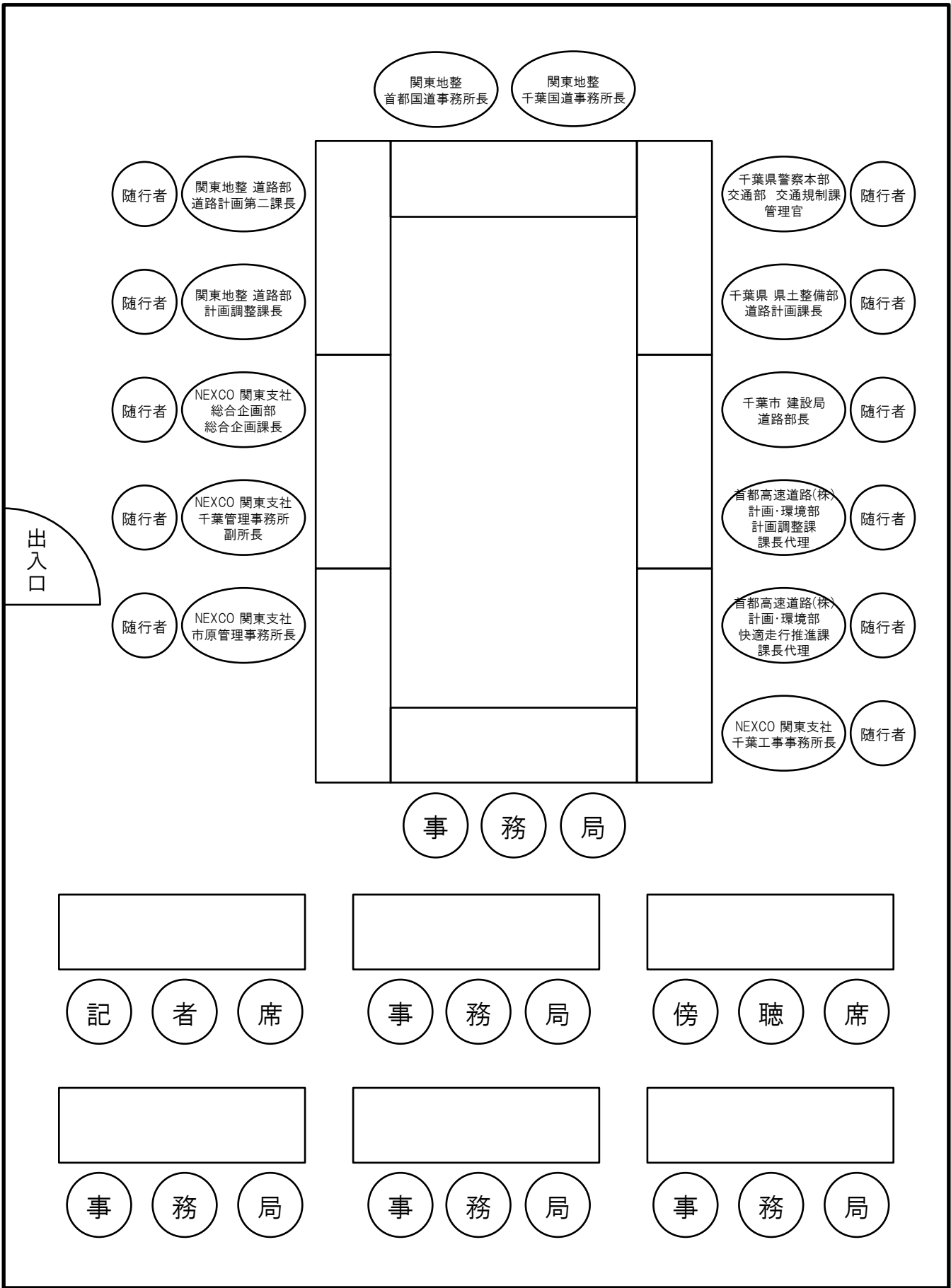
資料 1－1 京葉道路 渋滞対策

資料 1－2 京葉道路の有効活用に向けて

資料 2 一般道における渋滞対策の状況

平成27年度 第5回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG 座席表

場所 千葉国道事務所 202会議室



平成 2 7 年度

第 5 回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG出席者名簿

所 属	役 職	氏 名	ふりがな	代理出席者 役 職	代理出席者 氏 名	代理出席者 ふりがな	備 考
関東地方整備局 千葉国道事務所	所 長	松浦 利之	まつうら としゆき				
関東地方整備局 首都国道事務所	所 長	加藤 健治	かとう けんじ				
関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	課 長	久保 尚也	くぼ なおや				欠 席
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長	松山 隆雄	まつやま たかお		川崎 慎吾	かわさき しんご	
関東地方整備局 道路部 計画調整課	課 長	松實 崇博	まつみ たかひろ				
千葉県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	杵渕 賢二	きねぶち けんじ	管理官	鵜澤 政幸	うざわ まさゆき	
千葉県 県土整備部 道路計画課	課 長	神作 秀雄	かんさく ひでお				
千葉市 建設局 道路部	部 長	槌谷 和己	つちや かずみ				
東日本高速道路(株) 関東支社 総合企画部 総合企画課	課 長	千葉 隆仁	ちば たかひと				
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所	所 長	中村 大祐	なかむら だいすけ	副所長	深瀬 正之	ふかせ まさゆき	
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所	所 長	齊郷 範明	さいごう のりあき				
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	所 長	春山 和彦	はるやま かずひこ				
首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課	課 長	清野 勝	せいの まさる	課長代理	松村 俊雄	まつむら としお	
首都高速道路(株) 計画・環境部 快適走行推進課	課 長	瀬本 浩史	せもと ひろし	課長代理	川野 祥弘	かわの よしひろ	

**首都圏渋滞ボトルネック対策協議会
千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ(WG)
運営規則**

(趣旨)

第1条 本規則は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」(以下「協議会」という。)の審議に基づいて設置する「千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ」(以下「WG」という。)の組織、委員、庶務、その他の事項に関して必要な事項を定める。

(目的)

第2条 WG は、首都圏の主要渋滞箇所の「対応の基本方針」に基づき、千葉県湾岸地域(浦安～木更津)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック箇所について効果的な対策の立案・検討を行うことを目的とする。

(審議事項)

第3条 WGは、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議を行うものとする。

- (1) 渋滞発生状況の把握
- (2) 優先対策区間の選定
- (3) 渋滞要因の分析
- (4) 渋滞対策の検討
- (5) その他、前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 WGは、第2条の目的を達成するために各種関係団体、各行政機関等をもって組織する。

2. WGには座長を置き、座長は国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長とする。
3. 座長に事故がある時は、座長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
4. WGの構成は、別表－1のとおりとする。

ただし、必要に応じ座長が指名する者を、委員として参加させることができる。

(事務局)

第5条 WG の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第一課、道路計画第二課、計画調整課並びに千葉国道事務所計画課に置くものとする。

(規則の改正)

第6条 本規則の変更は、本 WG の議決によらなければならない。

(補足)

第7条 本規則に定めるものの他必要な事項はその都度協議して定める。

付 則 本規則は、平成25年12月25日から施行する。

千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG名簿

所 属	役 職	備 考
関東地方整備局	千葉国道事務所長	座 長
	首都国道事務所長	
	道路部 道路計画第一課長	
	道路部 道路計画第二課長	
	道路部 計画調整課長	
千葉県警察本部	交通規制課長	
千葉県	県土整備部 道路計画課長	
千葉市	建設局 道路部長	
東日本高速道路(株)	関東支社 総合企画部 総合企画課長	
	関東支社 千葉管理事務所長	
	関東支社 市原管理事務所長	
	関東支社 千葉工事事務所長	
首都高速道路(株)	計画・環境部 計画調整課長	
	計画・環境部 快適走行推進課長	
事務局	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	
	関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	
	関東地方整備局 道路部 計画調整課	
	関東地方整備局 千葉国道事務所 計画課	

平成26年度 第4回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG 議事概要

1. 日 時：平成26年11月19日（水）15:00～16:00

2. 場 所：千葉国道事務所 202会議室

3. 出席者

松浦 利之 （関東地方整備局 千葉国道事務所長）[座長]
加藤 健治 （関東地方整備局 首都国道事務所長）
吉田 幸男（代）（関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 建設専門官）
松山 隆雄 （関東地方整備局 道路部 道路計画第二課長）
久保 尚也 （関東地方整備局 道路部 計画調整課長）
吉田 行伸 （千葉県 県土整備部 道路計画課長）
山本 喜章 （千葉市 建設局 道路部長）
鵜澤 政幸（代）（千葉県警察本部 交通部 交通管制センター長兼理事官）
千葉 隆仁 （東日本高速道路(株)関東支社 総合企画部 総合企画課長）
中村 大祐 （東日本高速道路(株)関東支社 千葉管理事務所長）
齊郷 範明 （東日本高速道路(株)関東支社 市原管理事務所長）
春山 和彦 （東日本高速道路(株)関東支社 千葉工事事務所長）
松村 俊雄（代）（首都高速道路(株)計画・環境部 計画調整課 課長代理）
瀬本 浩史 （首都高速道路(株)計画・環境部 渋滞対策課長）

4. 議 事

（1）挨 拶

・ 関東地方整備局 千葉国道事務所長

（2）審 議

・ 京葉道路の渋滞対策（案）について
・ 湾岸地域の路線別の渋滞状況などについて

<委員からの主な意見等>

■京葉道路の渋滞対策（案）について

・ 京葉道路のスケジュールなどについて決まったら公表してほしい。
→関係機関と具体的な調整を踏まえて検討したい。

■湾岸地域の路線別の渋滞状況などについて

・ 舞浜・塩浜間は渋滞が激しいので引き続き検討をお願いしたい。

・ 湾岸千葉地区改良の開通はH27年度と聞いている。着実に進めて頂きたい。

・ 穴川地区は右折レーンの延伸を千葉市で実施したが、抜本的な対策が必要。
また、現道51号は十分な幅員がないため大型車のすれ違いの問題があり、子供の歩行が危険な状況。早期に北千葉バイパスからの木更津アクセスを実現してほしい。

- ・ 蘇我～村田町間についても渋滞しているため、６車線化等について検討をして頂きたい。
- ・ かずさアクアシティ周辺の国道４０９号及び国道１６号は、大規模店舗の増床やアクアラインの利用で休日に渋滞が発生している。また、袖ヶ浦駅前の県道も渋滞している。対策として、東京湾岸道路の未整備区間の具体化を考えてほしい。

以上

京葉道路 渋滞対策

平成28年 2月 19日



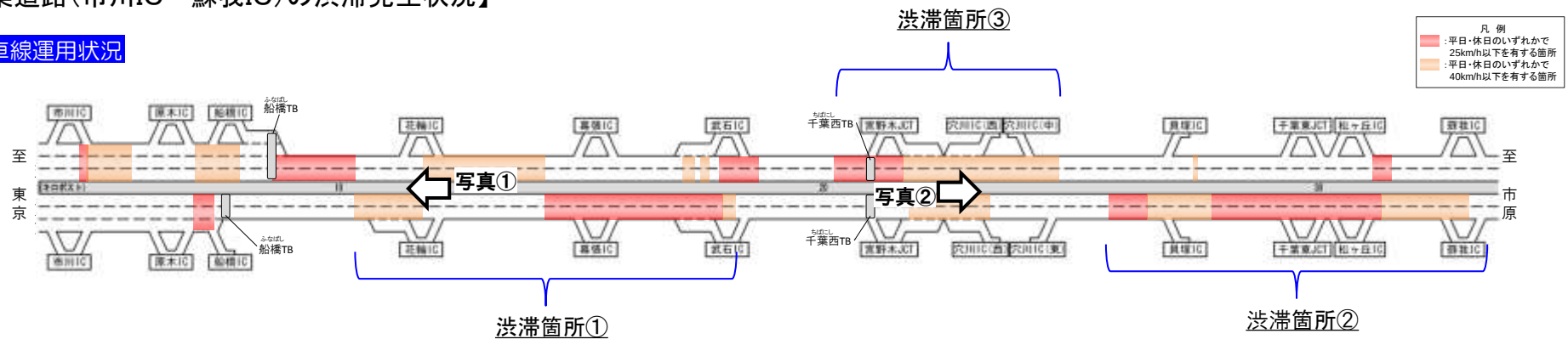
渋滞箇所及び渋滞発生要因

NEXCO

- ①上り(東京方面):ICの分合流の速度低下、花輪IC先の上り坂、幕張IC先の上り坂・カーブによる影響で渋滞が発生
- ②上り(東京方面):IC・JCTの分合流の速度低下、貝塚IC先のサグによる影響で渋滞が発生
- ③下り(市原方面):ICの分合流の速度低下、穴川IC先のサグによる影響で渋滞が発生

【京葉道路(市川IC～蘇我IC)の渋滞発生状況】

■車線運用状況



写真① 花輪IC付近から東京方面を撮影



写真② 穴川西IC付近から木更津方面を撮影

渋滞の発生を抑制するために

・京葉道路の**交通容量拡大**が効果的

渋滞対策(案)

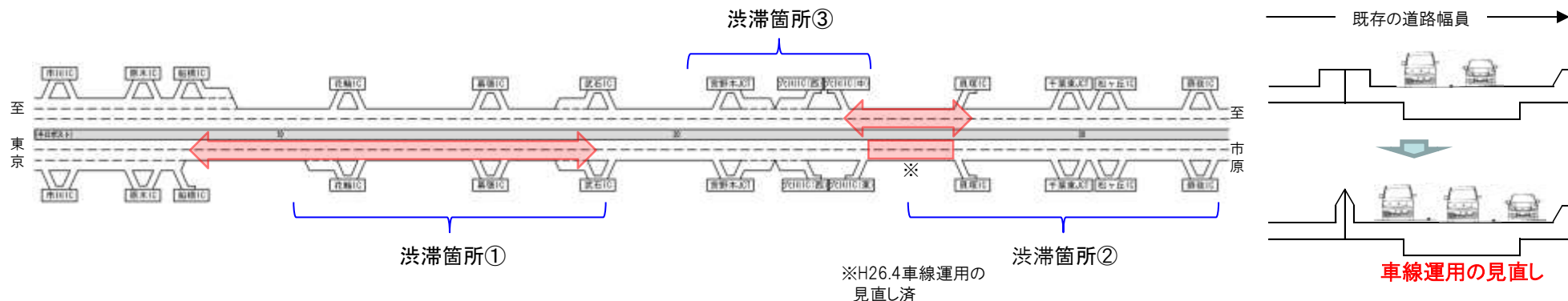
NEXCO

計画イメージ

■車線運用の見直しによる交通容量の拡大

- ・船橋IC～武石IC[上り]付近、穴川IC～貝塚IC[下り]付近において、既存幅員の中で車線運用を見直し

※安全対策について調整が必要

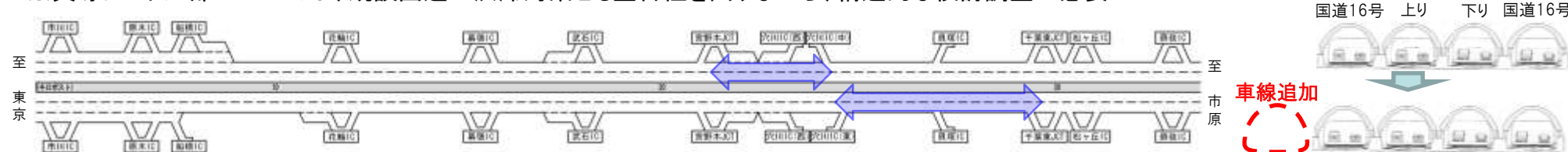


■車線追加による交通容量の拡大

- ・穴川IC～貝塚IC[上り]付近、宮野木JCT～穴川IC[下り]付近において拡幅し、車線を追加
- ・貝塚IC～千葉東JCT[上り]付近の貝塚トンネル部において、トンネルを新設し、既設国道トンネルを京葉道路に転用する案なども含め、検討。

※事業実施段階で、用地取得等に一定の時間が必要

※貝塚トンネル部については、既設国道の渋滞対策とも整合性を図りながら、構造的な検討調整が必要



➡ 今後、計画の詳細について、関係機関と協議を実施

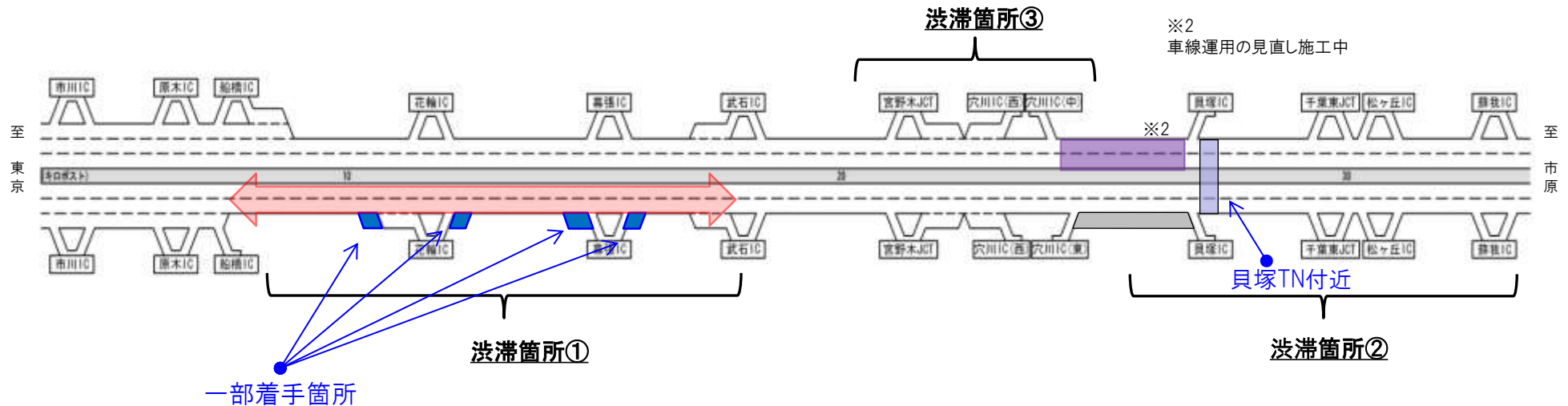
出典)第4回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG資料

渋滞対策の進捗状況

NEXCO

■ (下り) 穴川～貝塚間 渋滞箇所③

・穴川IC～貝塚IC付近の付加車線設置工事について、H28年春運用に向けて工事を実施中



■ (上り) 船橋～武石間 渋滞箇所①

船橋～武石間の渋滞対策に着手

・幕張IC及び花輪ICの加減速車線延伸について、工事を実施中

■ (上り) 穴川～貝塚間 渋滞箇所②

・貝塚TN付近の対策について、概略設計を実施中

上り線 船橋IC～武石IC間 工事中箇所(花輪IC付近)

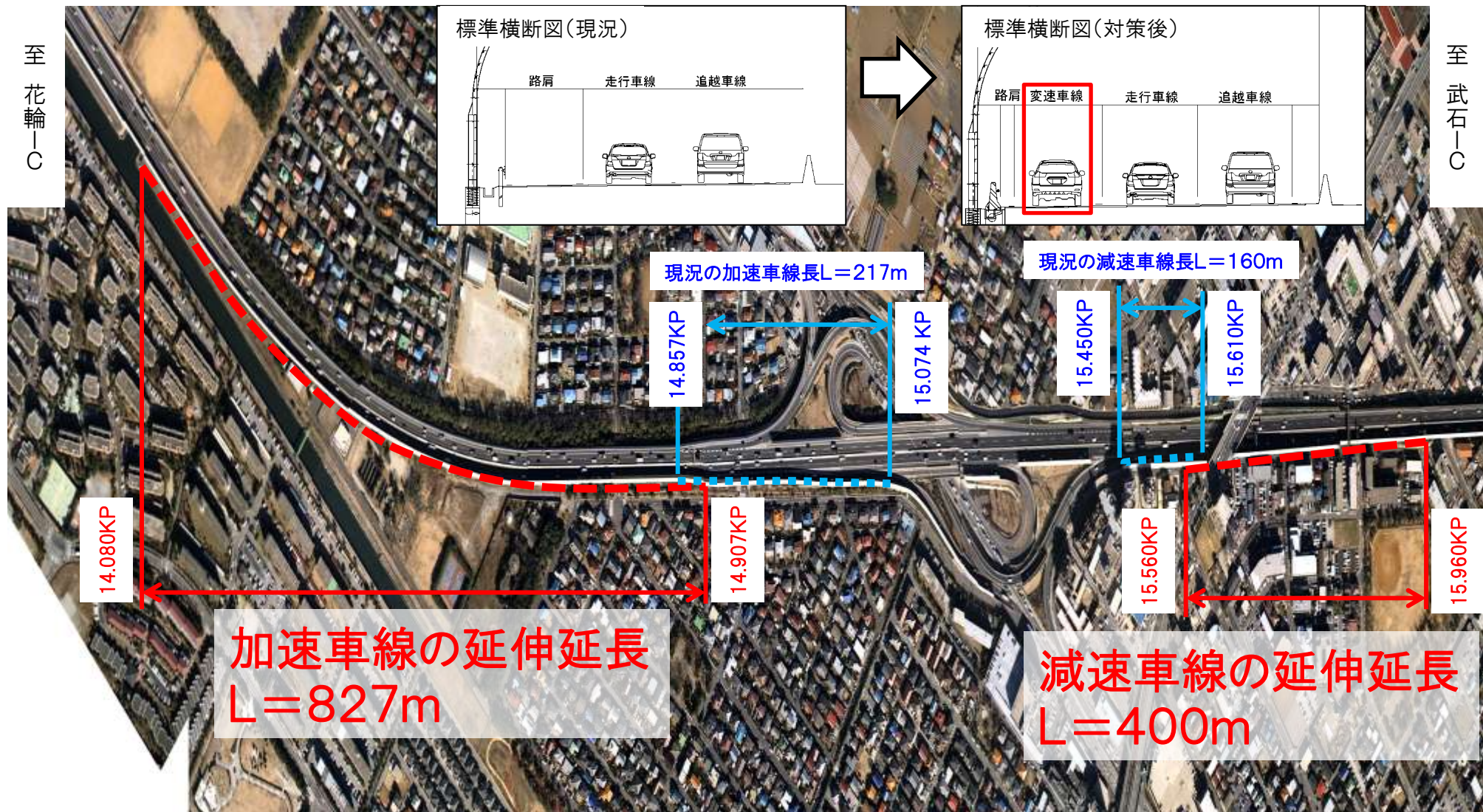
■花輪IC 上り線



※ 延長はテーパー含む

上り線 船橋IC～武石IC間 工事中箇所(幕張IC付近)

■ 幕張IC 上り線



※ 延長はテーパー含む

車線運用見直し(穴川IC～貝塚IC[上り])対策後の効果(実績)

穴川IC～貝塚ICの加減速車線の延伸効果※

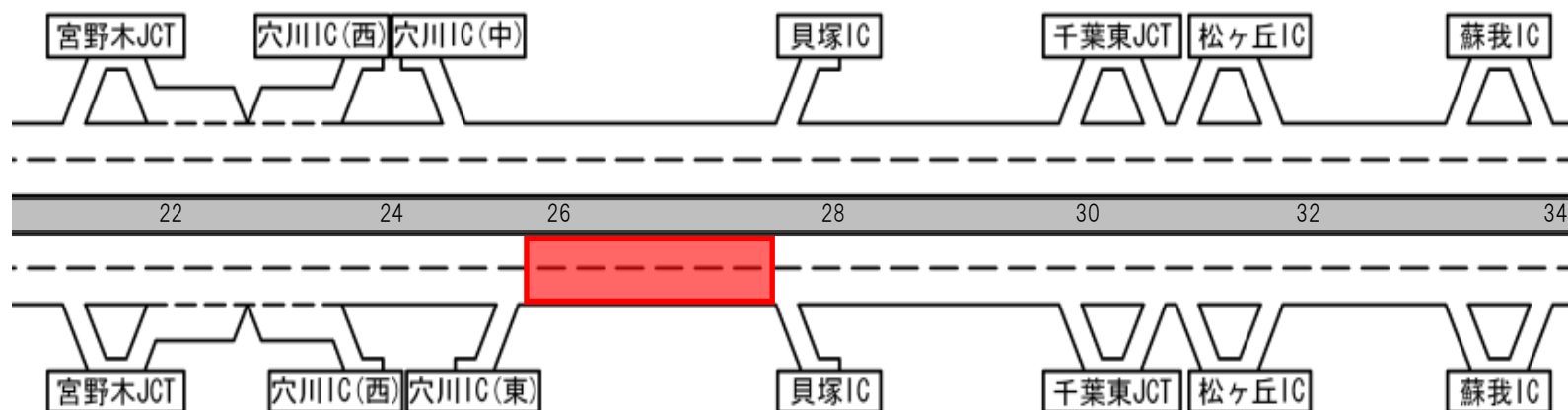
渋滞損失時間 約150千台時間/年 ⇒ 約40千台時間/年 (▲約7割)

※対策前:

平成24年5月1日～平成25年4月30日(1年間)

対策後:

平成26年5月1日～平成27年4月30日(1年間)

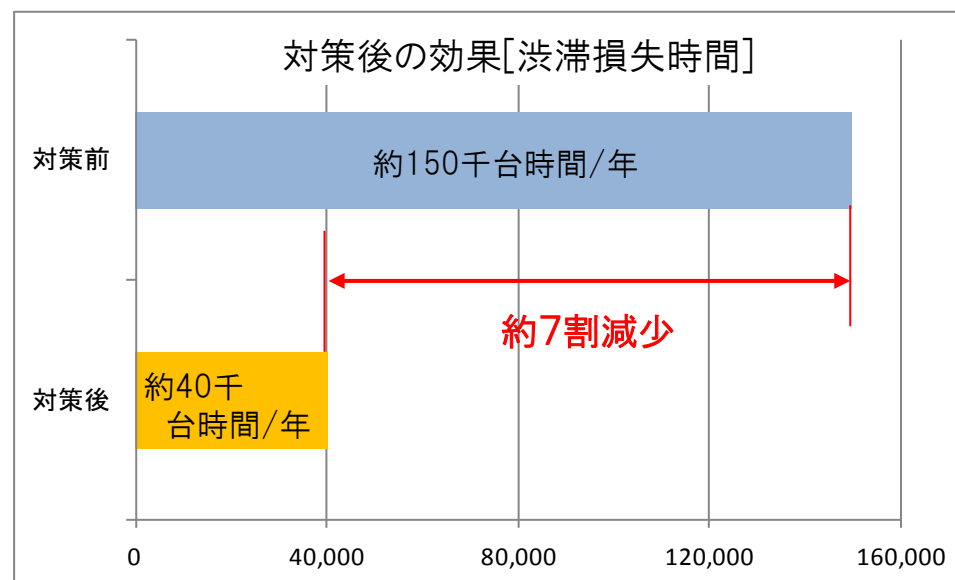


凡 例

■ : 対策箇所



京葉道路(上り) 穴川IC～貝塚IC 付加車線
H26.4.24運用開始



※対象区間: 穴川東IC～貝塚IC付近
※NEXCOトラン調

京葉道路の有効活用に向けて

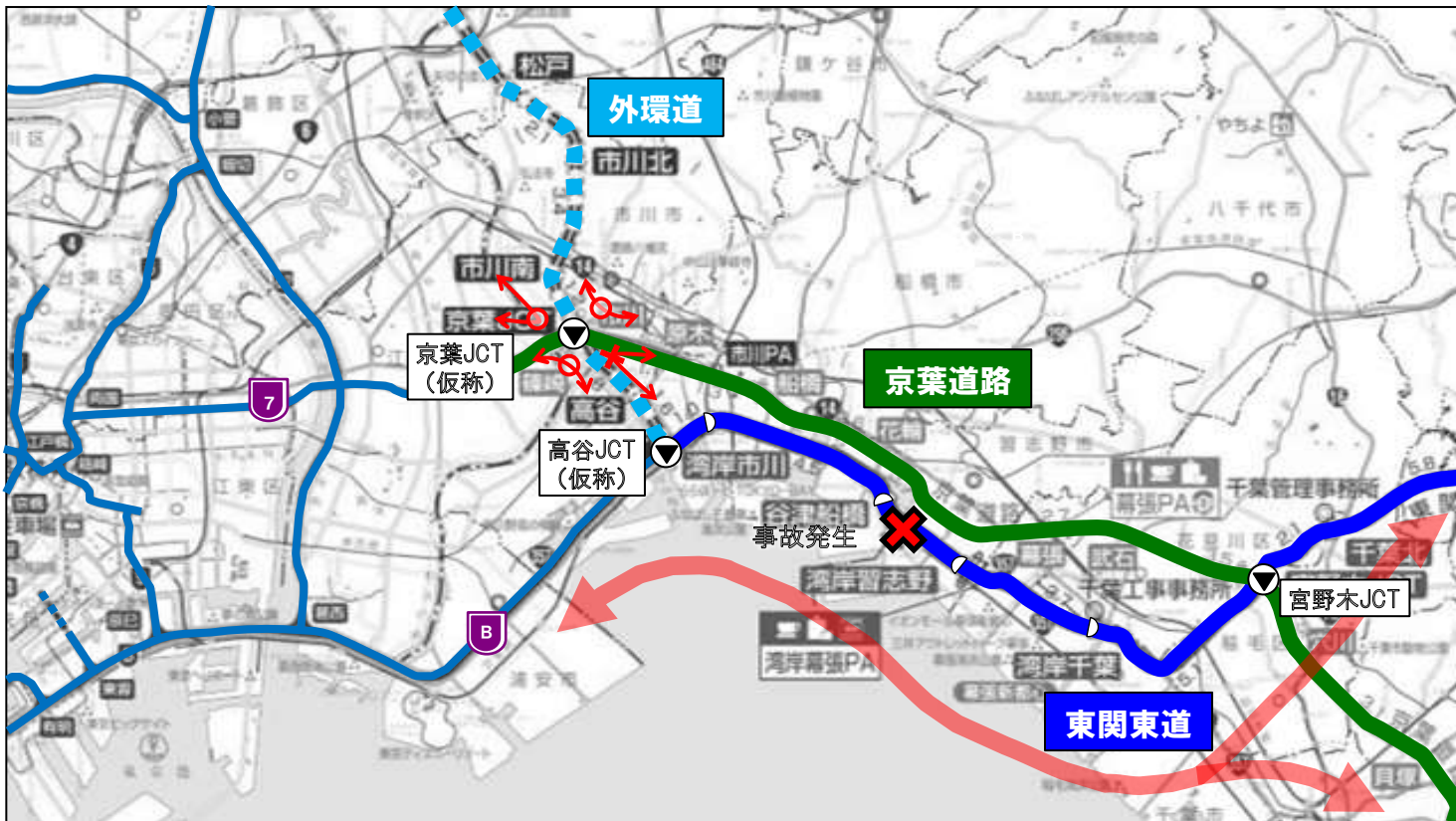
平成28年 2月19日



千葉湾岸地区における高速道路の状況

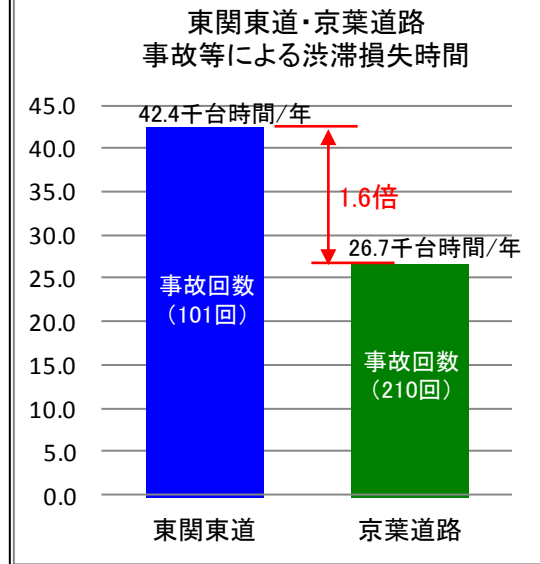
NEXCO

- 東関東道・京葉道路、首都高湾岸線・7号線が一体となり、都心と千葉湾岸地区の高速ネットワークを形成
- H29年度予定の外環道接続により、環状機能を発揮（京葉JCT部の一部方向ランプは未事業化）
- 千葉湾岸地区を通る東関東道は、千葉県内各地と東京都心を結ぶ交通が集中する重要な区間
- 東関東道の事故に伴う渋滞損失は、並行する京葉道路の1.6倍



千葉県内各地と東京都心を結ぶ
高速バスのうち、1日約330台が
東関東道を利用

※空港直行バスを除く NEXCO調べ



※東関東道 高谷JCT～宮野木JCT間(6車線)を集計
京葉道路 京葉JCT～宮野木JCT間(4車線)を集計
H26年NEXCOトラカン調べ

千葉湾岸地区における近年の特性

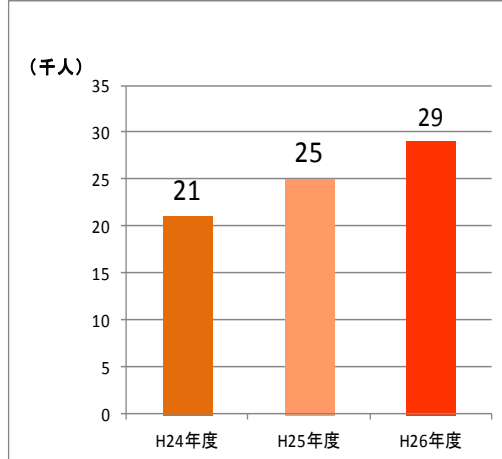


○訪日外国人の増、LCC旅客数の増と共に、空港直行高速バスの運行本数増等、路線の重要性が高まっている

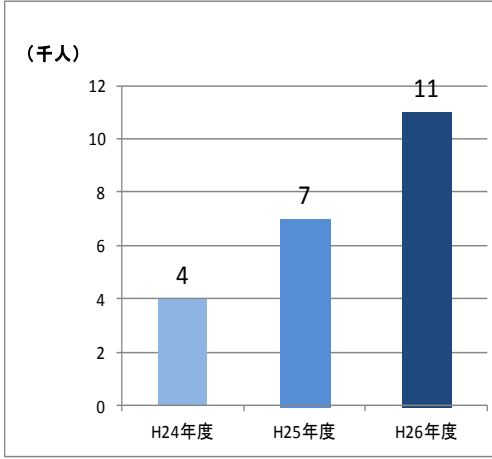
【成田空港の利用状況】

- 増加する訪日外国人への対応
(過去最多では1日あたり約3万人)
- 増加するLCC利用者への対応
(1日あたり約1万人)

外国人旅行数
(1日あたり)

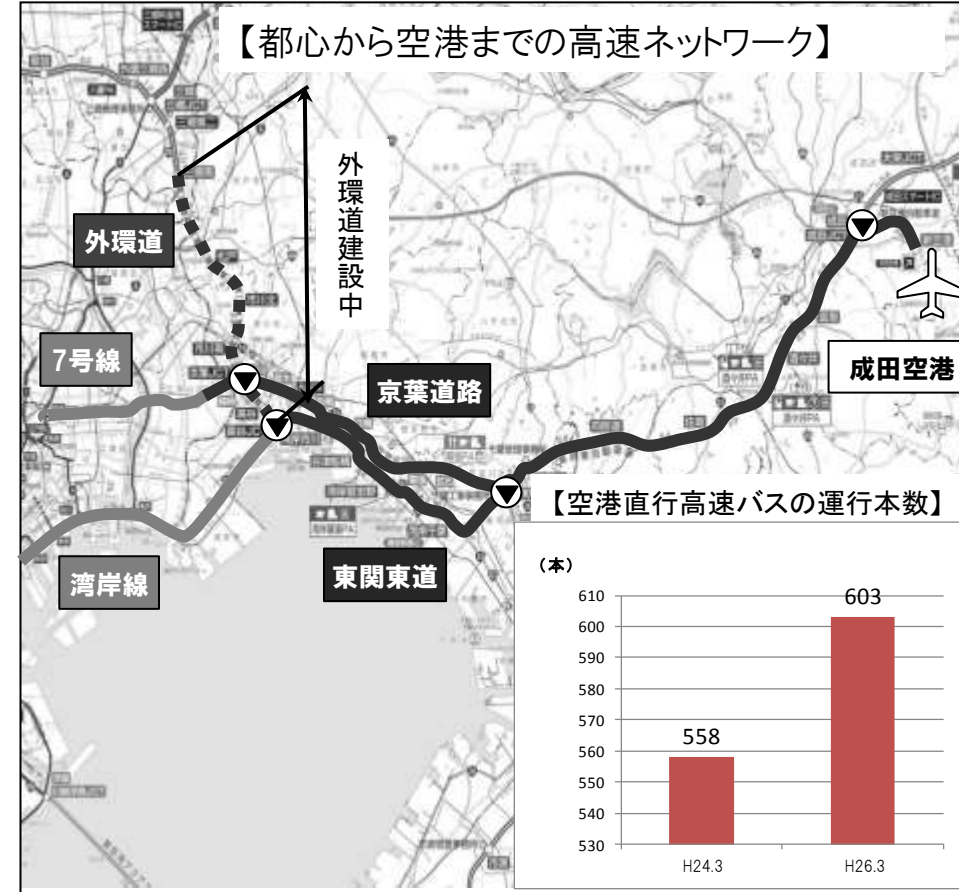


国内線LCC旅客数
(1日あたり)



平成27年3月27日成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会記者発表資料より

【都心から空港までの高速ネットワーク】



※平成25年度 成田国際空港アクセス交通等実態調査報告書より成田空港と東京、神奈川、埼玉とを結ぶ空港直行バスを集計

千葉湾岸地区における高速道路の脆弱性

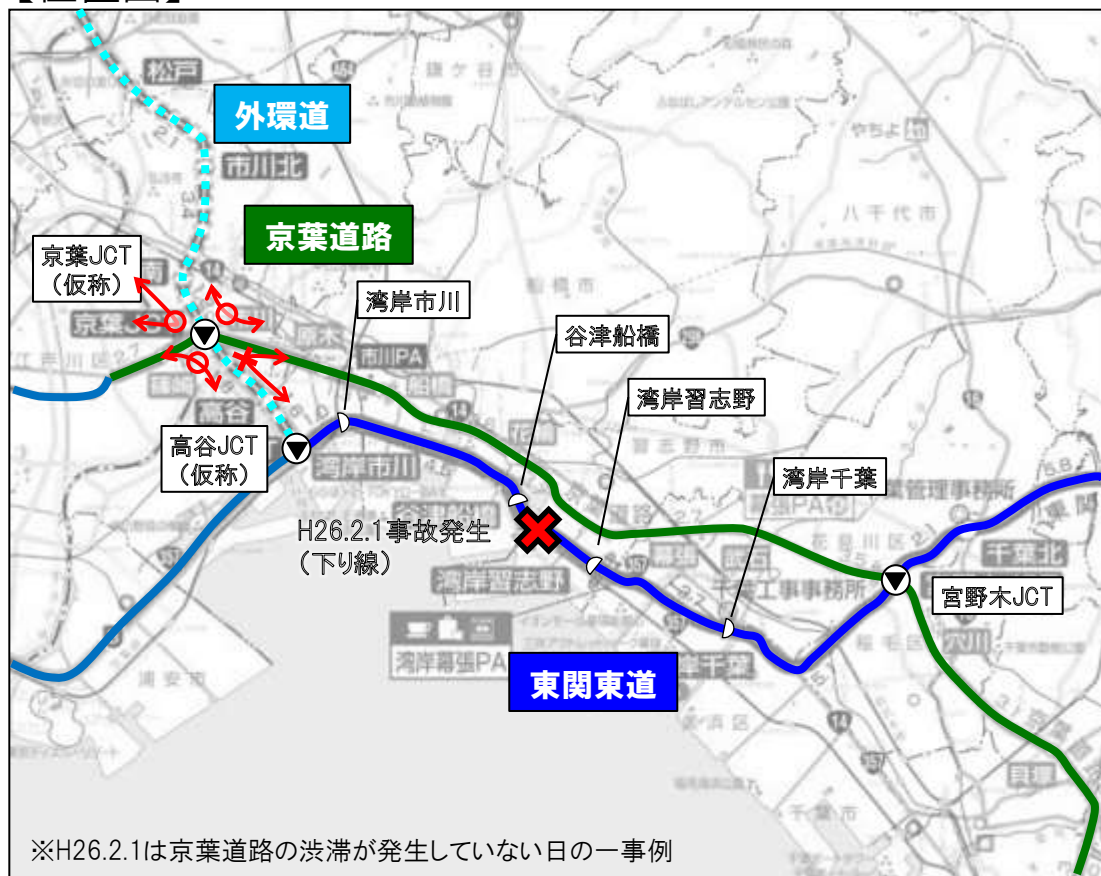
NEXCO

<渋滞>

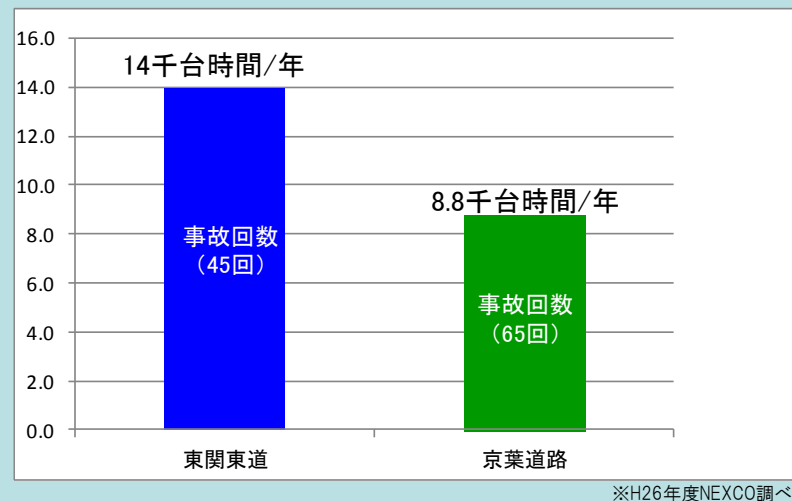
東関東道下り線(高谷JCT～宮野木JCT)は事故により年間14千台時間の渋滞損失が発生

・H26.2.1の事故発生時には、5.5kmの最大渋滞長(約520台時間の渋滞損失)が発生

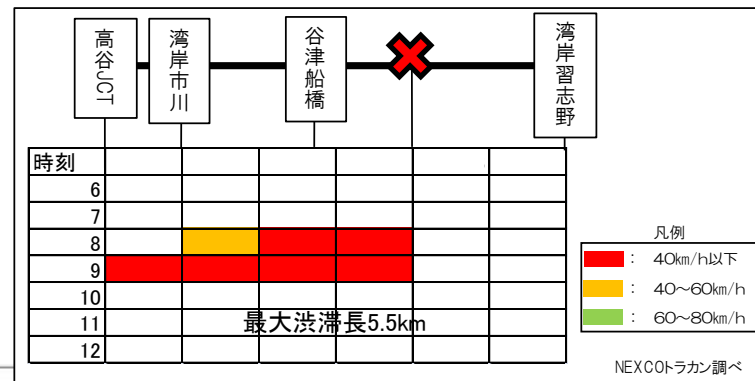
【位置図】



【東関東道・京葉道路（下り線）事故による渋滞損失時間】



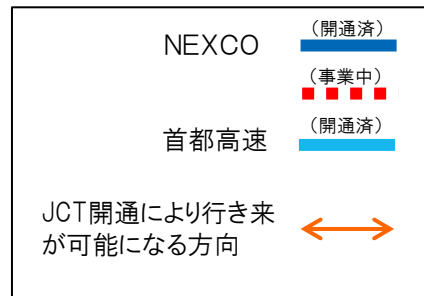
【H26.2.1事故発生時の渋滞状況】



ネットワーク強化・有効活用検討

NEXCO

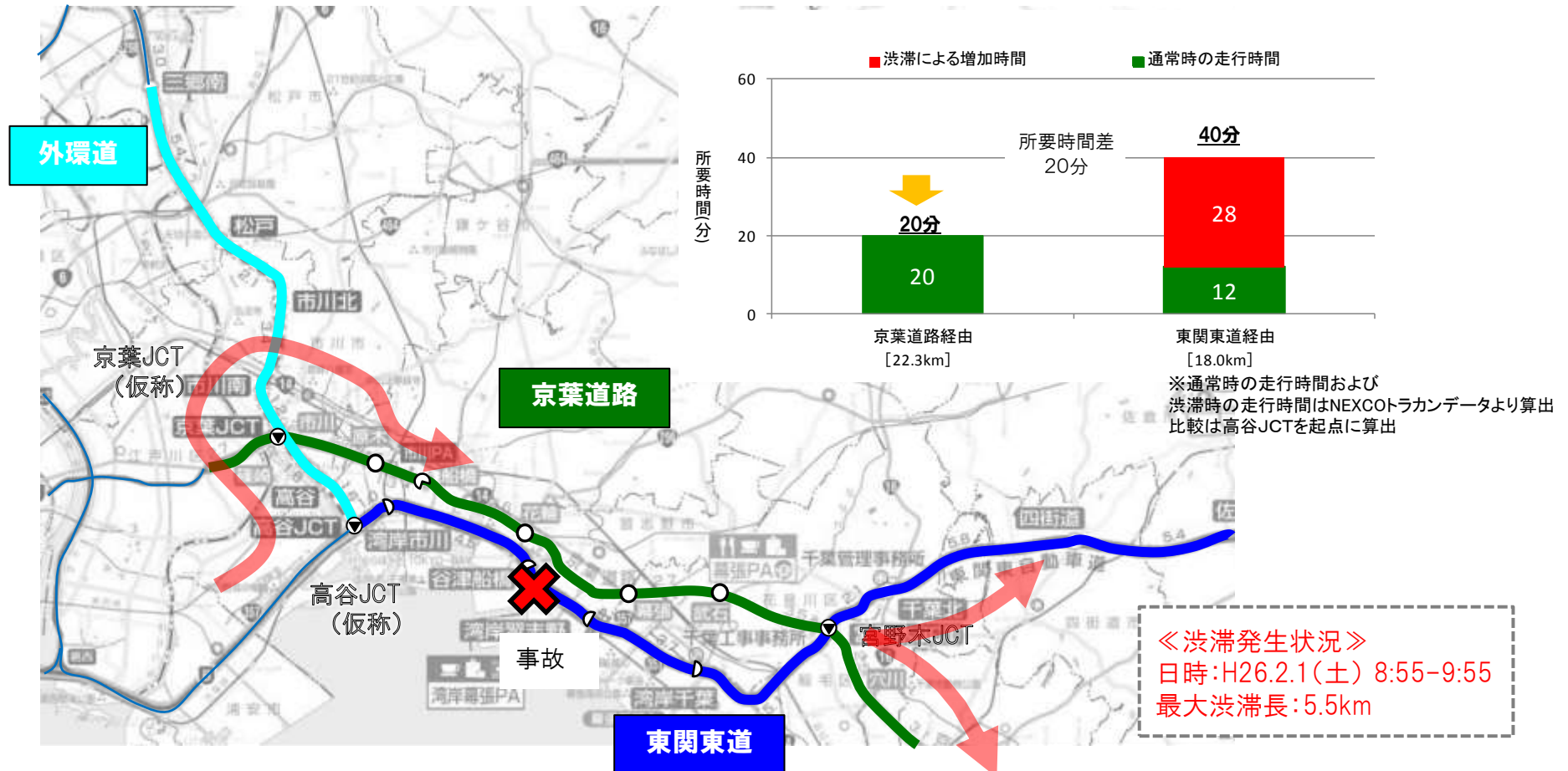
- 千葉湾岸地区から東京都心部への分散導入や事故、災害時のリダンダンシーのため、京葉JCTにおいて、京葉道路千葉方面と外環高谷方面の行き来の確保が必要



京葉JCTランプ整備による経路選択性の向上

NEXCO

- 東関東道事故時に『外環道-京葉JCT-京葉道路』の高速道路利用のルート選択が可能
- ⇒ H26.2.1の事故渋滞の場合、都心から宮野木JCTまでの所要時間で、20分の時間短縮
- 東関東道を利用する千葉県内各地を結ぶ高速バスも迂回が可能



京葉JCTランプ整備による環状道路の役割

NEXCO

- ① 京葉道路沿線から都心部を回避し、湾岸地区に直接アクセスが可能
- ② 都心部への交通を分散
- ③ 都心部での災害・規制発生時に、高速アクセス迂回ルートを確認

①通過交通の抑制



②分散導入効果



③非常時の迂回機能



第5回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

一般道における渋滞対策の状況

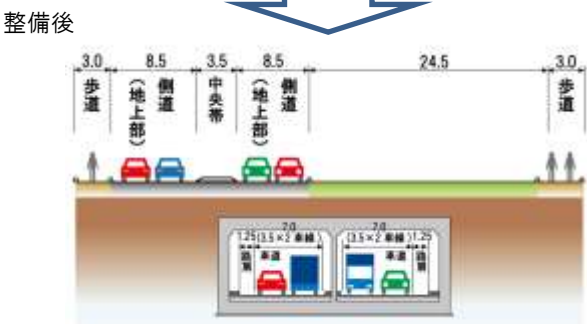
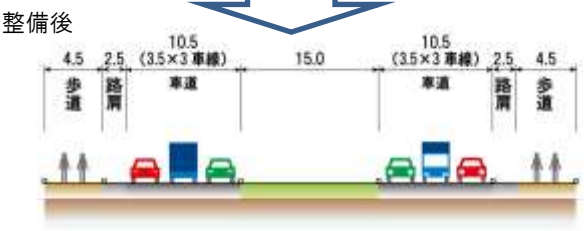
平成28年2月19日

国道357号湾岸千葉地区改良の概要

- 国道357号 千葉西警察入口～ポートアリーナ前交差点間は、車線数に対し利用する交通量が多いことから渋滞が発生しており、車線数を増やす湾岸千葉地区改良を実施中。
- 平成27年5月、9月に平面改良区間(6車線化整備)4.0kmのうち3.4kmが開通。残る地下立体区間が12月22日に開通。

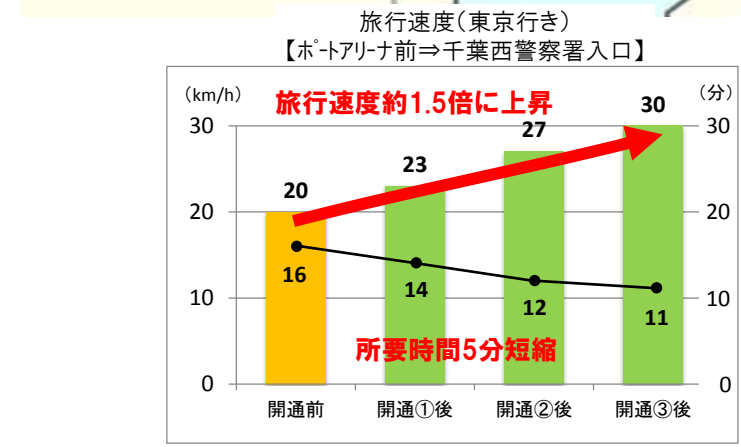


【整備前状況写真 市役所前交差点付近】



①対策後の効果 速度が向上し所要時間短縮

○平面改良区間と地下立体区間の段階的な開通により、ポートアリーナ前交差点から千葉西警察署入口交差点間の旅行速度が1.5倍に上昇、所要時間が5分短縮。



資料：ETC2.0データの下記の各期間の12時間平均値
開通前：H27.2月～5月の4ヶ月間、開通①後：H27.6月～9月の4ヶ月、
開通②後：H27.10月～12月の3ヶ月間、開通③後：H28.1月の1ヶ月間

国道357号 登戸4交差点【開通前】



国道357号 登戸4交差点【開通後】



②対策後の効果 主要交差点で発生していた渋滞が緩和

- 平面改良区間と地下立体区間の段階的な開通により、国道357号の登戸交差点及び市役所前交差点では渋滞が解消。また、稲毛浅間神社前交差点では、渋滞が約7割減少。
- 交差道路である国道14号は、渋滞が約9割減少し、市道では渋滞が解消。



国道357号稲毛浅間神社前交差点【開通前】



国道357号稲毛浅間神社前交差点【開通後】



国道357号市役所前交差点付近【開通前】

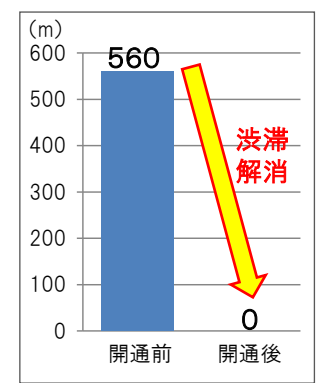
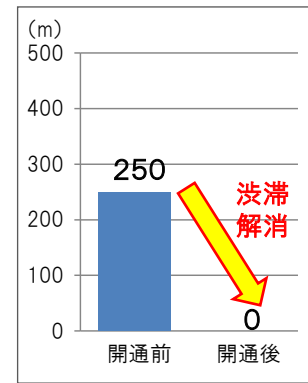
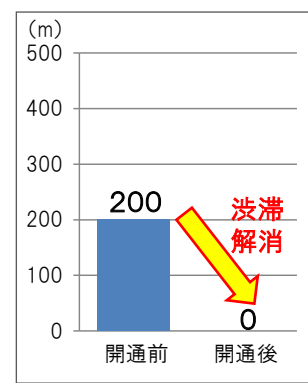
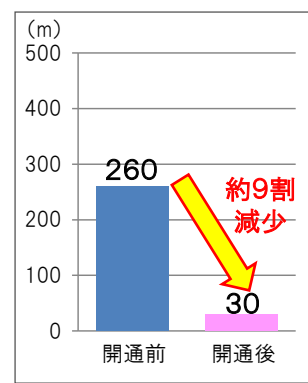
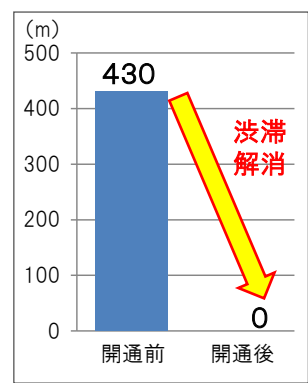
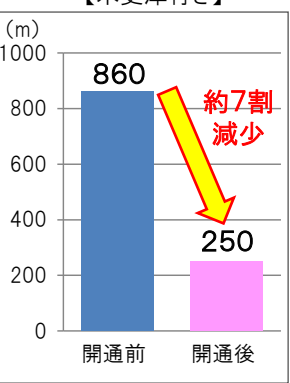


国道357号市役所前交差点付近【開通後】



■交差点の渋滞長

- ①稲毛浅間神社前交差点【木更津行き】
- ②登戸交差点【木更津行き】
- ③登戸交差点【国道14号】
- ④登戸交差点【市道】
- ⑤市役所前交差点【市道】
- ⑥市役所前交差点【東京行き】



③対策後の効果 平行する市道の交通量が減少

- 地下立体区間(登戸交差点～市役所前交差点間)の開通後には、国道357号の交通量は約1割増加。
- 国道357号と並行する市道の黒砂橋交差点、(仮称)千葉みなと駅西交差点では、交通量が約1割減少。

■国道357号地下立体区間及び周辺道路の交通量の変化



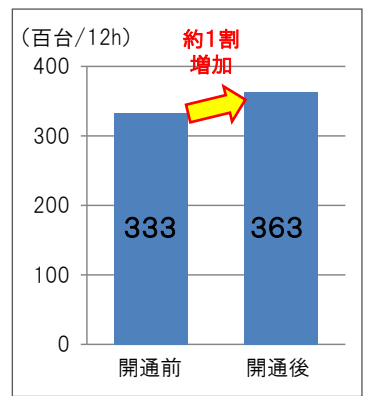
並行する市道(黒砂橋交差点)



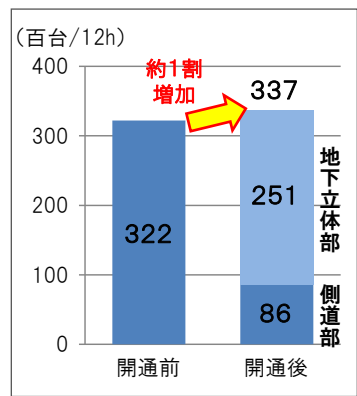
並行する市道(黒砂橋交差点)



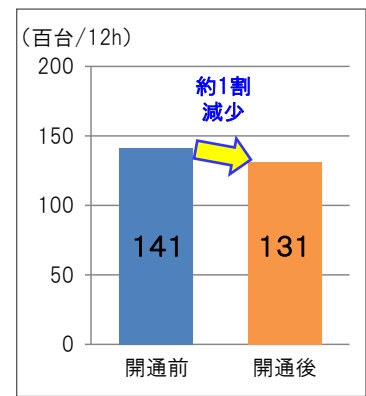
①運輸支局入口交差点【国道357号】



②登戸交差点【国道357号】



③黒砂橋交差点【市道】



④(仮称)千葉みなと駅西交差【市道】

